

# ***Kolej żelazna w Sudetach***

## ***Zapomniane linie kolejowe***

---

Wędrując sudeckimi szlakami często napotykamy na pozostałości dawnych, nieczynnych od wielu lat linii kolejowych. Zapomniane, zdewastowane budynki o charakterystycznej architekturze, nasypy, mosty, porośnię trawą kilometry torowisk, po których nie pojedzie już nigdy żaden pociąg. Dziś możemy tylko pozazdrościć turystom, którzy na początku naszego stulecia docierali koleją do Krzeszowa, Jakuszyca, czy na Przełęcz Kowarską. Historia dwóch częściowo zapomnianych już szlaków kolejowych, których resztki napotkają na swych trasach uczestnicy XL Rajdu Sudeckiego zostanie przedstawiona poniżej.

### **Linia Jelenia Góra – Mysłakowice – Kamienna Góra (40 km) z odgałęzieniem do Karpacza (6,9 km)**

Dnia 15 maja 1882 roku miało miejsce niezwykle wydarzenie w dziejach Kowar. Tego dnia na ślepo zakończony kowarski dworzec wjechał pierwszy planowy pociąg pasażerski, otwierając tym samym nowo wybudowaną linię kolejową Jelenia Góra – Kowary. Odcinek ten był pierwszym na Śląsku lokalnym połączeniem kolejowym wybudowanym na koszt państwa, stanowił jedno z odgałęzień tzw. Śląskiej Kolei Górskiej<sup>1</sup>. Decydując się na budowę nowych szlaków kolejowych liczone na ożywienie gospodarcze regionu, do którego docierały pociągi. W przypadku linii kowarskiej niebagatelnym argumentem przemawiającym za jej budową był spodziewany rozwój turystyki związany ze zwiększonym napływem gości z dużych aglomeracji miejskich oraz mniejszych miejscowości leżących przy szlakach kolejowych. Mieszkańcy Wrocławia, Drezna, czy nawet Berlina mogli teraz dotrzeć do podnóża Karkonoszy jednym środkiem transportu, oferującym wręcz komfortowe warunki podróży<sup>2</sup> [4].

W roku 1895 linia Jelenia Góra – Kowary uzyskała połączenie z Karpaczem. W dniu 6 czerwca Ogólnoniemiecka Spółka Kolei Lokalnych (Allgemeine Deutsche Kleinbahn Gesellschaft) oddała do użytku odcinek Mysłakowice – Miłków przedłużony 1 lipca do Karpacza. Całkowita długość tej prywatnej linii, zwanej Kolejką Karkonoską, osiągnęła 6,9 km<sup>3</sup> [4]. Uruchomienie Kolejki Karkonoskiej wpłynęło na popularyzację Karpacza i okolic, jej też miasto zawdzięcza wzmożony rozwój na przełomie XIX i XX wieku<sup>4</sup> [9]. Dziesięć lat później 5.06.





Rys. 1b. Sieć PKP między Jelenią Górą i Wałbrzychem w roku 1995.

5 – linia zelektryfikowana (3 kV), data reelektryfikacji, 6 – linia z zawieszonym ruchem pasażerskim, data wstrzymania ruchu, 7 – linia nieczynna, data zamknięcia.

Górne i Ogorzelec<sup>7</sup>. We wnętrzu tunelu w pobliżu jego zachodniego wylotu znajduje się czynne źródło wody. W tunelu także linia osiąga najwyższe wzniesienie – 635 m n.p.m.

W latach 1899-1902 powstały pierwsze plany elektryfikacji kolei państwowych w Prusach. Z uwagi na bardzo trudne warunki terenowe oraz problemy wynikające z eksploatacji trakcji parowej w warunkach górskich, zdecydowano o elektryfikacji Śląskiej Kolei Górskiej na odcinku Zgorzelec (Węgliniec) – Lubań – Jelenia Góra – Wałbrzych oraz jej odgałęzień biegnących na południe<sup>8</sup>. Realizując te plany zelektryfikowano też 40 kilometrową linię Jelenia Góra – Mysłakowice – Kamienna Góra, prace zakończono 9.12.1932 r. Półtora roku później zelektryfikowano również prywatną Kolejkę Karkonoską (29.06.1934 r.), która była ostatnią zelektryfikowaną przez DRG<sup>9</sup> linią na obszarze Śląska<sup>10</sup>. Trakcję elektryczną za-



Fot. 1. Stacja Kowary. Widok z października 1995 r. – skład osobowy ciągnięty przez parowóz TKt 48. Foto: Piotr Dacko



Fot. 2. Pociąg specjalny do Karpacza na szlaku Miłków-Karpacz. W głębi Śnieżka i Kopa. Foto: Leszek Kumor

silano prądem przemiennym 15 kV o obniżonej częstotliwości  $16\frac{2}{3}$  Hz dostarczanym z, będącej własnością kolei, elektrowni cieplnej w Ścinawce Średniej<sup>11, 12</sup> [4].

Po zakończeniu działań wojennych ruch na szlaku Jelenia Góra – Mysłakowice – Kamienna Góra przywrócono już 01.07.1945 r., bardzo szybko wznowiono również kursowanie pociągów elektrycznych do Karpacza. Niestety stan ten trwał bardzo krótko, bowiem 08.07.1945 r. rządy polski i sowiecki podpisały porozumienie, na mocy którego przystąpiono do demontażu trakcji elektrycznej kolei na Śląsku. Tabor, sieć trakcyjną, wyposażenie podstacji zasilających pospieszenie zdemontowano i wywieziono do ZSRR [2]. Nie oszczędzono też elektrowni w Ścinawce<sup>13</sup>. Na górskie szlaki na wiele lat powróciły poczciwe parowozy. Linia Jelenia Góra – Mysłakowice – Kamienna Góra już nigdy nie powróciła do czasów świetności<sup>14</sup>. Agonia szlaku trwała do 5 marca 1986 roku, kiedy to podjęto decyzję o wstrzymaniu ruchu między Mysłakowicami i Kamienną Górą. Przystąpiono też do rozbiórki torowisk między Ogorzelcem a Pisarzowicami (fot. 3). Zachowano jedynie odcinki Mysłakowice – Ogorzelec, Kamienna Góra – Pisarzowice, pełniące rolę bocznic towarowych dla tutejszego przemysłu<sup>15</sup> [4, 6].

Ruch pasażerski odbywa się wciąż na 10 kilometrowym odcinku Jelenia Góra – Mysłakowice i dalej trasą Kolejki Karkonoskiej do Karpacza. Miejmy nadzieję, że przynajmniej to połączenie nie zostanie zlikwidowane, a turyści zmierzający w Karkonosze nie będą zdani wyłącznie na transport samochodowy<sup>16</sup>.



Fot. 3. Stacja Ogorzelec – rozebrany tor w kierunku Pisarzowic.

## Kolejka Doliny Zadmej: Kamienna Góra – Okrzeszyn (22 km)

W roku 1899, leżąca na ówczynie ważnym szlaku do Austrii, Kamienna Góra uzyskała status lokalnego węzła kolejowego. W dniu 2.10.1899 r. prywatna spółka Ziederthalbahn AG uruchomiła 22 kilometrową linię z Kamiennej Góry przez Krzeszów, Chełmsko Śl., Uniemyśl do Okrzeszyna. Linia brała początek na dworcu Śląskiej Kolei Górskiej w Kamiennej Górze, następnie 72-metrowej długości mostem przekraczała Bóbr i lewym brzegiem Zadmej docierała do Okrzeszyna. Tor urywał się w odległości zaledwie 1700 m w linii prostej od granicy państwa (Przełęcz Uniemyśla). Do najbliższej stacji kolejowej po stronie czeskiej (Petřkovice) brakowało jeszcze 1000 m<sup>17</sup>. Kolejka Doliny Zadmej miała charakter kolei drugorzędnej o obniżonych parametrach technicznych. Podstawową jej funkcją był dowóz osób i towarów do Kamiennej Góry oraz miast zlokalizowanych przy trasie. Budowniczy kolejki liczyli również na rozwój ruchu turystycznego [1], wszak przy linii znajdowały się tak znane i cenne obiekty, jak krzeszowski klasztor pocysterski, czy perełka śląskiej architektury – Chełmsko Śląskie.

Krótki był jednak żywot tej linii, bowiem ruch pociągów wstrzymano już w 1959 r. Spadek przewozów spowodowany likwidacją lokalnego przemysłu oraz praktyczne zamarcie turystyki w latach powojennych ułatwiły podjęcie decyzji o zamknięciu szlaku [4]. Do roku 1970 rozebrano odcinek Chełmsko – Okrzeszyn, w latach późniejszych zdemontowano szyny między Krzeszowem i Chełmskiem. Jako bocznica kopalni piasku kwarcowego w Krzeszówku wykorzystywany jest jeszcze odcinek Kamienna Góra – Krzeszów – kopalnia.

### LITERATURA:

1. Denkschrift zur Eröffnung der Ziederthalbahn. Landeshut – Albendorf 1899.
2. Etmanowicz A.: Koleje elektryczne Dolnego Śląska po przejściu przez PKP w 1945 roku, Parowozik nr 4, 1990 r.
3. Jerczyński M.: Kolejka Walimska. Śląski Labirynt Krajoznawczy, (red. J. Janczak), t. 2, Wrocław 1990, ss.53-62.
4. Jerczyński M., Koziarski S.: 150 lat kolei na Śląsku, Instytut Śląski w Opolu, Opole, Wrocław 1992 r.
5. Kościak J.: Tunele kolejowe na Śląsku. Śląski Labirynt Krajoznawczy, (red. J. Janczak), t. 4, Wrocław 1992, ss.77-83.
6. Marsy A.: Kolej z Mysłakowic do Ogorzelca – Historia linii. W Sudety pod parą. Klub Sympatyków Kolei we Wrocławiu, Wrocław 1995, ss. 24-28.
7. Rozkład Jazdy Pociągów – Stacja Rejonowa Wrocław Główny Wrocław Nadodrze, Ważny do 28.05.1994 r., s. 56.
8. Scheer A.: Sto pięćdziesiąt lat kolei w Świdnicy na tle kolei śląskich. Rocznik Świdnicki 1994, Świdnica, ss.28-98.
9. Słownik geografii turystycznej Sudetów, (red. M. Staffa), t. 3, Karkonosze, Warszawa – Kraków 1993.

10. Słownik geografii turystycznej Sudetów, (red. M. Staffa), t. 11, Góry Sowie, Wrocław 1995.

11. Słownik geografii turystycznej Sudetów, (red. M. Staffa), t. 15, Kotlina Kłodzka i Rów Górnej Nisy, Wrocław 1994.

12. Usbeck W.: Das elektrische Reichsbahnnetz in Schlesien. Elektrische Bahnen.

#### PRZYPISY:

<sup>1</sup> Śląska Kolej Górská – linia magistralna ze Zgorzelca i Węglińca do Lubania i dalej do Jeleniej Góry, Wałbrzycha, Kłodzka, wybudowana w latach 1865-1880, długość 197 km [4,8].

<sup>2</sup> W latach osiemdziesiątych XIX wieku pociągi na liniach głównych osiągały prędkość 90 km/h. W wagonach znajdowały się już toalety, wprowadzono oświetlenie gazowe i ogrzewanie [4].

<sup>3</sup> W roku 1892 parlament pruski uchwalił „Ustawę o kolejkach i bocznicach prywatnych”. Na jej mocy można było budować linie lokalne, zwane kolejkami, zasadniczo odbiegające parametrami technicznymi od kolei głównych. Obniżenie maksymalnej prędkości do 40 km/h, stosowanie uproszczonej sygnalizacji, dopuszczenie większych nachyleń szlaku i mniejszych promieni łuku, niż na liniach pierwszorzędnych, znacznie ograniczyły koszty budowy kolejek, umożliwiając tym samym ich budowę inwestorom prywatnym lub społecznościom lokalnym [4,8].

<sup>4</sup> W latach 1910-1912 opracowano dwa projekty przedłużenia Kolejki Karkonoskiej z Karpacza przez Karpacz Górny, aż na ... Śnieżkę [4].

<sup>5</sup> Linia Sędziszów – Lubawka – Kralovec, będąca również fragmentem Śląskiej Kolei Górskiej została uruchomiona 29.12.1869 r., a odcinek z Sędziszowa do Lubawki zelektryfikowano 17.08.1921 r. [4].

<sup>6</sup> Planowano również budowę odcinka Kowary – Miłków – Cieplice z odgałęzieniem do Karpacza Górnego. W roku 1914 uzyskano nawet koncesję na budowę tego połączenia, jednak wybuch wojny uniemożliwił rozpoczęcie prac [4].

<sup>7</sup> Jest to trzeci pod względem długości tunel na Śląsku, po 1601 metrowym tunelu między Wałbrzychem a Jedliną Górną i 1168 metrowym obiektem między Bartnicą i Świerkami Dolnymi [5].

<sup>8</sup> Elektryfikacja Śląskiej Kolei Górskiej traktowana była również jako próba nowego rodzaju trakcji w trudnych warunkach górskich. Nie bez znaczenia był też fakt, iż ŚKG traktowano jako kolej o drugorzędym znaczeniu militarnym [4,12].

<sup>9</sup> DRG – Deutsche Reichsbahn – Gesellschaft (Towarzystwo Niemieckich Kolei Rzeszy).

<sup>10</sup> Nie licząc zelektryfikowanej 01.01.1939 r. łącznicy Debrznik – Marciszów.

<sup>11</sup> Trakcja elektryczna PKP jest zasilana prądem stałym 3 kV.

<sup>12</sup> Jedynym wyjątkiem była prywatna Kolejka Walimska (Jugowice – Walim) zasilana prądem stałym 1,1 kV, dostarczanym z elektrowni w Miłkowie koło Ludwikowic Kłodzkich [3,10].

<sup>13</sup> W dawnej elektrowni w Ścinawce Średniej funkcjonuje obecnie odlewnia [11].

<sup>14</sup> W okresie międzywojennym na szlaku Jelenia Góra – Kamienna Góra kursowało nawet 14 par pociągów na dobę, do Karpacza zaś 12 par [6]. Przed wojną Karpacz miał bezpośrednie połączenie z Berlinem [4].

<sup>15</sup> 2 września 1995 roku z okazji V Ogólnopolskiego Zlotu Miłośników Kolei, trasę Mysłakowice – Ogorzelec pokonał specjalny pociąg pasażerski. Z uwagi na fatalny stan torowisk lokomotywa parowa TKt-48-18 ciągnęła zaledwie dwa wagony.

<sup>16</sup> Mimo, że ruch pociągów pasażerskich między Mysłakowicami i Kamienną Górą wstrzymano w marcu 1986 roku, jeszcze w rozkładzie jazdy ważnym do 28.05.1994 r. kolejarze zachęcali nas do zakupu biletów wycieczkowych na przejazd tam i z powrotem do ... Ogorzelca. Czyżby zbierano środki na odbudowę linii [7]?

<sup>17</sup> Budowniczości kolejki rozważali jej przedłużenie i połączenie z koleją czeską w Petřkovicach, leżących na linii Trutnov – Teplice n. Metuji [1].